Jaro 16 Januaro-februaro 1964 N-ro 1



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. Poptie, Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando
Konto: Ned. Handelmij, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Lia Majesta Moŝto, la Reĝo ĉe la Centra Stacidomo



16-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

Korespondadreso: Centra Stacio, Bruselo 1, Belgio.
Poŝtĉekkonto: 47.70.76. BEFA, Bruselo 19.
Bankkonto: Kredietbank Bruselo No. 357/13/10470.
Telefono: Bruselo (02) 56.83.32.

TRIA KOMUNIKO:

Kongreskotizo:
ĝis 31. 3.1964: 300 F
poste: 350 F

Kongresejo:
Ĉiuj salonoj kaj salonegoj de la Brusela Centra Stacio senpage estas metitaj je la dispono de nia 16a.

Glumarkoj:
Ĉiu el vi povas subteni nian 16-an per aĉeto de glumarkoj. Tri folioj = 12 markoj, kostas nur 5 F.
Se vi volas mendi ilin perletere, sendu tiam kiel presaĵon unu internacian respondkuponon al nia koresponda adreso kaj menciu vian propran adreson sur la dorsflanko de la leterkoverto. Ni tuj sendos al vi tri foliojn.

Grava peto! Ne uzu la esperantan nomon **Centra Stacio** sur la kovertoj, bonvolu uzi la francan nomon: Gare Centrale aŭ la nederlandan: Centraal Station.
Se vi ankoraŭ ne aliĝis, aliĝu tuj!

KONGRESPROPONOJ

de la IFEF-Estraro:

Propono 1. La Kotizo por IFEF estu HFl. 2.50 (10 Steloj) jare.

Klarigo:

a. La prezoj de varoj kaj servoj en Nederlando grave altiĝis en la fino de la pasinta jaro kaj sendube atingos la nivelon de la aliaj okcident-eŭropaj landoj;

b. la pli oftaj invitoj al IFEF-Estraro por sendi reprezentanton al jarkunvenoj kaj gravaj okazantaĵoj iom pli ŝarĝas la financojn de IFEF. Ĉar tiuj okazaj kontaktoj multe kontribuas al la bonaj rilatoj inter IFEF- kaj landaj estraroj kaj ankaŭ al pli firma kaj amika kontakto inter IFEF kaj la membroj, ni prefere ne limigu tiun afablan geston de la landaj estraroj;

c. sendube la baldaŭa sistemo de IFEF-komitatanoj okazigos oftan kontakton kun la landaj estraroj pere de la komitatanoj, kio antaŭvideble kaŭzos pli altajn elspezojn por IFEF.

de DEFA:

Propono 2. IFEF havu „Lokajn Reprezentantojn" en diversaj urboj de ĉiuj aliĝintaj landoj.

Klarigo:

Tiu sistemo ebligas pli intensan kontakton inter IFEF-membroj el diversaj landoj. Ni ofte sentis la mankon de lokaj reprezentantoj, al kiuj oni sin povas turni koncerne vojaĝojn kaj informojn. Plurfoje ni en Danio hazarde renkontis eksterlandajn samideanojn al kiuj mankis helpo pri hotelrestado k.t.p.

Komento de la IFEF-Estraro:

Ni rekomendas al la proponintoj havigi en la kongreso al la komitatanoj la gvidajn principojn por la efika funkciado de tiu servo.
Cetere ni atentigas pri tio, ke jam antaŭ jaroj akceptiĝis samspeca propono, kies plenumado fine fiaskis pro manko de kunlaboro.

Propono 3. Ĉiu landa organizo elektu „Korespondgvidanton" al kiu sin povos turni la membroj, kiuj deziras eksterlandajn korespondamikojn.

Klarigo:

DEFA ofte ricevis petojn de novaj membroj pri korespondkontakto. Post nuligo de la iama Korespondservo de IFEF ni ne povis sufiĉe rapide havigi korespondanton al la petintoj. Pro tio — precipe novaj adeptoj — perdis interesiĝon kaj eksiĝis.

Komento de la IFEF-Estraro:

Vidu nian rimarkon al la 2-a propono. Por eviti senpripensan akcepton de ambaŭ proponoj, la IFEF-Estraro rekomendas unue agadi por trovi volontulojn por la plenumado de la taskoj kaj post funkciado de la servoj konfirmi la starigon per kongresdecido. Enpresigo de kunlaborontoj en LIF ĉiam eblas. Jen kuŝas jam tasko por komitatanoj.
Vidu artikolon de FFEA-Junularo en ĉi tiu LIF. Ili eble estas pretaj helpi ĉiujn IFEF-anojn.

de FFEA:

Propono 4. Sendado de „La Internacia Fervojisto":

— La landaj asocioj ĉiufoje sendu al IFEF la necesajn banderolojn presitajn kaj ĝisdatigitajn;

— IFEF sendu rekte al la membroj „La Internacian Fervojiston";

— la kromajn elspezojn pagu la landaj asocioj.

Klarigo:

Laŭ ni, respondo kiel „ne estas ebla" tute ne sufiĉas. Ni eĉ dirus, ke tia respondo estas malkonvena.
IFEF nepre faru enketon en Nederlando por sciigi al ni en Bruselo, kiom kostus la sendmaniero ĉi supre proponita, se ĝi okazus pere de la nuna presisto, aŭ de alia presisto, aŭ de alia komercisto, je la poŝta gazettarifo. Tio certe estas realigebla en Nederlando, ĉar jam multaj revuoj de tie venas laŭ tiaj kondiĉoj.

Komento de la IFEF-Estraro:

Ni esploras kaj ankoraŭ esploros la eblecojn, tamen ni jam nun povas diri, ke la kostoj por la sekcioj (krom la kostoj de la adresitaj banderoloj), estos proksimume 10 ned.cendoj po abonanto. Dum la kongreso ni donos ekzaktan respondon.

de PFEF:

Propono 5. IFEF kiel memstara internacia organizaĵo publikigu la novan regularon en formo de „statuto". La landaj sekcioj (asocioj) havu ankaŭ siajn statutojn, se ili estas memstaraj organizaĵoj. La landaj sekcioj aliĝintaj al la landaj E-asocioj kiel memstaraj organizaĵoj, posedu regularojn.

Komento de la IFEF-Estraro:

La diferenco inter regularo kaj statuto estas:
Regularo: aro de simplaj gvidlinioj.
Statuto: baza regularo, sur kiu konstruiĝis la organizo.
Ĝi do estas iom pli severa ol regularo.
En la praktiko por ni ne estas diferenco, ĉar ambaŭ oni laŭdezire povas ŝanĝi en kongreso.
En Nederlando la organizoj havas kutime du regularojn, nome:
Statuten (statutoj): necesa por la reĝa aprobo; ŝanĝo ankaŭ bezonas tiun aprobon.
Huishoudelijk Reglement (Interna Regularo): simplaj gvidlinioj, kiujn oni povas ŝanĝi sen speciala permeso de la registaro.
Jam estas fiksite en nia regularo ke la landaj asocioj havu propran regularon. Le cetero estas afero por la sekcioj mem, ĉar temas pri landa kutimo.

Propono 6. En la IFEF-statuto (ĝisnuna regularo) estu en la dua parto sub „Kongresa Regularo" menciita la limdato de ensendo de la kongresproponoj (ĝis la 31-a de decembro).

Komento de la IFEF-Estraro:

La limdato por la ensendo de kongresproponoj efektive ne estas menciita en la regularo. La propono do estas akceptenda. Ni tamen prefere menciu tion en la Regularo de IFEF, Art. 14 post la frazo: „En la kongresoj estas pritraktataj la jarraportoj" . . . ktp ĝis . . . . „sekvanta kongreso".

Propono 7. Laŭ decido de la lasta 15-a IFEF-Kongreso meritplena IFEF-ano estis nomigita „honora membro" — en la statuto estu antaŭvidita la kategorio de „honoraj membroj".

Komento de la IFEF-Estraro:

Pri honoraj membroj estas parolata nur en la Kongresa Regularo, kie staras en Art. 12 i.a. ke honoraj membroj ricevas senpagajn kongreskartojn. Estas do logike, ke nun ni menciu ke IFEF havas honorajn membrojn.

Bona loko por tio estas en Art. 4 de la Regularo de IFEF (La membreco) litero c, *pro kio* c *fariĝos* d.

KONCERNAS ELEKTON DE LA KOMITATANOJ

Kiel ni informis per LIF, ne ĉiuj landaj organizoj elektis siajn komitatanojn por IFEF.

Povos nun okazi, ke iuj landoj prezentos sian delegiton en Bruselo, kiel antaŭe. Por eviti tion, la IFEF-estraro proponas, ke tiuj landoj, kies komitatanoj ne estas publikigitaj en LIF antaŭ la 16-a kongreso, ne havu voĉdonrajton.

La IFEF-estraro.

PROGRAMO:

8.5.1964 (vendredo):

14.00 h.—23.00 h. Giĉetoj malfermitaj.

9.5.1964 (sabato):

8.00—12.30 kaj
13.30—20.00 Giĉetoj malfermitaj.
11.00 Kunsido L.K.K. kaj IFEF Ĉef-estraro.
12.00 Kunsido Fakprelega Komitato.
13.00 Komunaj tagmanĝoj.
14.00 Redaktora kunveno.
15.30 Junularestrara kunveno.
18.00 Komunaj vespermanĝoj.

10.5.1964 (dimanĉo):

9.00 Solena malfermo.
12.30 Komuna fotografado.
13.30 Bankedo.
15.00 Arta posttagmezo.
18.00 Katolika Diservo.
19.00 Vespermanĝoj.
20.00 Internacia Balo.
15.00—18.00 Giĉetoj malfermitaj.

11.5.1964 (lundo):

8.00—12.30 kaj
13.30—18.00 Giĉetoj malfermitaj.
9.00 *Unua* Estrara kaj Komitatana Kunveno.
13.00 Komunaj tagmanĝoj.
14.00 Eventuale duontaga ekskurso.
14.30 Kunveno de Terminara Komitato.
18.00 Komunaj vespermanĝoj.
19.30 *Dua* Estrara kaj Komitatana Kunveno.

12.5.1964 (mardo):

8.00 Tuttaga ekskurso al Namur kaj al Ardenoj.
En Ronet vizito al la elektrona bremsservo kaj fakprelego de S-ro Konsilanto Hendrickx.
22.00 Reveno al Bruselo.

13.5.1964 (merkredo):

8.00—12.30 kaj
13.30—18.00 Giĉetoj malfermitaj.
9.15 Unua Laborkunsido.
Ekskurso por la edzinoj.
13.00 Komunaj tagmanĝoj.
15.00 Junulara Forumo en la junulgastejo „Sippelberg", Poststraat 91/93-B3.
Diversaj vizitoj por plenkreskuloj.
18.00 Vespermanĝoj en la grandmagazenoj aŭ en la junulgastejo.
19.00 Vizitoj en la bruselaj grandmagazenoj en speciala malfrua malfermo.
20.00 Junulara arta kaj folklora festprogramo.

14.5.1964 (ĵaŭdo):

8.00—12.30 Giĉetoj malfermitaj.
9.15 Dua Laborkunsido.
Ekskurso por la edzinoj.
13.00 Komunaj tagmanĝoj.
14.00 Ekskurso tra Bruselo kaj ĉirkaŭaĵo.
Vizito al la varmkulturejo en la Reĝa Palaco en Laken.
Akcepto en la malnova Bruselo.

15.5.1964 (vendredo):

8.00 Tuttaga ekskurso al Antverpeno kaj Limburgo. En Mol vizito al la atomcentro kaj fakprelego de Dr. Naster, estro de la ĥemioservo de la Belgaj Fervojoj.
22.00 Reveno en Bruselo.
Fermo de la Kongreso en Bobbejaanlando.

16.5.1964 (sabato):

8.00—10.00 Giĉetoj malfermitaj.
9.00 Ekveturo por la postkongreso.

Dum la kongreso okazos fakprelego pri: Apliko de la elektrigo ĉe la Belgaj Fervojoj.

ADMINISTRAJ KAJ ORGANIZAJ SCIIGOJ PRI LA 16-a IFEF KONGRESO

A. Aliĝoj:

1. La aliĝiloj estis dissendataj de nia presisto je la 22a de novembro. La dissendo okazis laŭ la adresaro de la Internacia Fervojisto. Por ĉiu LIF estis sendataj du aliĝiloj. Kromaj aliĝiloj ĉiam estas haveblaj ĉe LKK.
2. **La aliĝiloj kaj la pagoj de la kotizoj devos alveni ĉe la landaj IFEF-sekcioj aŭ LKK plej laste je la 31.3.1964.**
   Ĉiu malfruiĝo je la limdato okazigos la devigan pagon de sekvanta kotiz-kategorio.
3. GASTO de la 16-a IFEF-Kongreso estas ĉiu, kiu ne estas:
   a) esperantisto-fervojisto, membro de IFEF;
   b) familiano de la ĉi supra kategorio menciita sur la liberbileto.

B. Pagoj:

La pagoj por la kongreso estu farataj nur per la bank- aŭ poŝtĉekkontoj de BEFA aŭ nur per la kontoj de la diversaj IFEF-sekcioj, nepre laŭ la konvencioj menciitaj ĉi supre.
Ĉiuj aliaj pagmanieroj estos rifuzitaj. Ĉiuj pagoj sur la poŝtĉekkonton No. 4770.76 menciu kiel adreson nur: BEFA — Bruselo 19 — kaj neniun alian adreson.
Oni ne forgesu priskribi la pagon.

C. Mencio de la deĵortitolo:

Oni profunde priskribu la fakon. Vidu la ĉi subajn ekzemplojn.

BONE
Elektrikisto pri lumigado
Riparisto pri varvagonoj
Eksbiletkontrolisto
Kaldronisto pri lokomotivoj
Teknikisto pri telefonservoj
Edzino de fervojisto
Oficisto pri personaro
Inspektoro pri ekspluatado trafika
Socia asistentino.

MALBONE
Elektrikisto
Riparisto
Pensiulo
Laborejspecialisto
Teknikisto
Sinjorino
Administra oficisto
Inspektoro
Asistentino.

D. Korespondado:

La sola korespondа lingvo estas esperanto. Kvankam multaj poŝtaĵoj alvenis ĉe LKK pere de la esperanta adreso: Centra stacio Bruselo 1 — Belgio —; la poŝto tamen garantias bonan alvenon nur se la naciaj lingvoj franca (Gare centrale Bruxelles 1) aŭ flandra (Centraal station Brussel 1) estas uzataj en la adreso.
Por korespondado por personaj servoj oni aldonu internacian respondkuponon.

E. Junulara tago:

Merkredo 13.05.1964.
La estraro de la Belga Esperanto Junulara Asocio (BEJA) akceptis la ellaboron de la junulara tago de la 16 IFEF-kongreso laŭ la jena programo:

15.00 Junulara forumo:
en la junulgastejo „Sippelberg".
Temo:
Ĉu ni, en la nuna epoko, precipe devas celi plian disvastiĝon de esperanto inter la junularo aŭ plian profundiĝon en esperanton ĉe la esperantista junularo.

22.00 Junulara arta kaj folklora vespero:
Diversaj programeroj fare de la BEJA-sekcioj.
Invito de la Jugoslava popoldanc- kaj kantgrupo „Branko Cvetkoviĉ".
Invito de flagsvingantoj.

22.00 Junulara balo.
Muzikas junulara dancorkestro.

TAGORDOJ POR LA 16a IFEF-KONGRESO EN BRUSELO

Laborkunsidoj:

1. Malfermo.
2. Salutleteroj kaj telegramoj.
3. Rimarkigoj pri la raporto de la 15a en Stoke-on-Trent.
4. Pritraktado de la jarraportoj.
   a) de la sekretario.
   b) de la kasisto.
   c) de la redaktoro.
5. Konciza raporto de la gvidantoj de fakaj kunvenoj.

6. Instalo de Internacia Komitato laŭ la rezultato de la elektita komisiono.
7. Estrarelekto.
Proponitaj por la estraro estas:
Prez. K. G. de Jong (Nederlando);
Vicprez. Otto Walder (Svisio);
Sekretario J. Poptie, J. Lok (Nederlando);
Kasisto E. Oosterwijk (Nederlando);
Redaktoro D. Burgler (Nederlando).
Aliajn kandidatojn por la estraro, oni povas proponi (kun la konsento de la kandidato) ĝis la komenco de la 1-a laborkunsido.
8. Pritraktado de la kongresproponoj.
9. Elekto de kaskontrola kaj konflikta komitatoj.
10. Elekto de la kongresloko en 1965 kaj provizora por 1966.
11. Resumo de la kongresdecidoj.
12. Libera diskutado.
13. Fermo.

Delegitara kunveno:

1. Malfermo.
2. Raporto de la gvidanto por la komitata sistemo kaj regularŝanĝo.
3. Diskutado pri la tasko kaj kompetento de la komitatanoj.
4. Diskutado pri la konsisto de la IFEF-estraro.
(nombro, gvidanto junulara movado, sistemo de la elektado, taskoj, rilatoj al la komitatanoj).
5. Pritrakto de eventualaj novaj sugestoj.
6. Resumo de la faritaj decidoj.
7. Libera diskutado.
8. Fermo.

Redaktora kunveno:

1. Raportado de la IFEF-redaktoro pri la redaktado de L.I.F.
2. Pritrakto de eventualaj sugestoj de landaj redaktoroj.
3. Libera diskutado.
4. Fermo.

Fakprelega Komitato:

1. Antaŭpritrakto de la prelego en Bruselo.
2. Pritrakto de la enketo koncerne eventualan prelegon pri skribaj ordonoj al trajnoj.
3. Kio estas precipe atentenda por LKK rilate al fakprelegoj?

RAPORTO DE LA SEKRETARIO PRI LA JARO 1963

Denove forpasis jaro, jaro, kiu estis la dekkvina en la historio de nia movado. Kion ni travivis dum tiu ĉi jaro kaj kiujn rezultatojn ni atingis dum la pasinta jaro? Unue niaj pensoj iras en la direkto de la brila kongreso, nia 15-a, okazinta en Stoke-on-Trent, kie ni preskaŭ 400-ope kunvenis, ekskursis, ĝuis la festvesperojn kaj plifortigis la ligilojn de amikeco kaj frateco. Dum la pasinta jaro la kongreso decidis akcepti la proponojn de niaj svisaj kolegoj, pro kiu propono grava parto de nia regularo estis ŝanĝata. Pro tiu ĉi grava decido ŝanĝiĝis la konstitucia vizaĝo de nia federacio per. komitatanoj, kiuj reprezentas siajn sekciojn apud la IFEF-estraro. Mi memoras la belegan paroladon de samideano Ivo Lapenna dum la solena malfermo de nia 15-a kongreso. Mi memoras la inviton de la urbestro kaj lia edzino por bonvenigi la tutan kongresanaron en Stoke-en-Trent kaj poste la inaŭguron de la „Esperanto Way" en la sama urbo per la urbestro mem.
Ĉu ni havis bonajn rezultatojn en la pasinta jaro? Ni bedaŭrinde ne sukcesis aldoni enkondukon de esperanta teksto al la jam ekzistantaj horlibroj. Granda devos esti la instigo daŭrigi la klopodojn en tiu direkto. Kvankam ni ne atingis sukcesojn eksteren, mi tamen havas bonan sciigon por vi. Ni atingis antaŭ kelka tempo membronombron iom pli ol 2500. Ke ni nun marŝu antaŭen al la 3000 membroj, tiel ke ni formu pli fortan movadon por doni al la mondo pli bonan pruvon pri nia ekzistado!
En la pasinta jaro forprenis la morto el niaj vicoj kelkajn fidelajn anojn. La plej konata, nia eksprezidanto kaj honora prezidanto, kolego W. Stapel, subite mortis en la monato junuaro. Krome nia fidela amiko Robert Retault kaj la aktiva kolegino Reneé Marc, ambaŭ el la franca sekcio. En Germanio mortis la iama prezidanto de Gefa, kolego Hassa, en Jugoslavio kolego Stevan Stojnić. Ankaŭ la itala sekcio perdis kelkajn fidelajn anojn, neme Ermanno Filippi, Alberto Tognetti kaj Luigi La Pila. En Nederlando mortis la kolegoj Demmenie kaj Piet Ouwerkerk. La svida sekcio perdis la 73-jaran Emil Keiser, li estis la unua svisa membro de IFEF. Respektplene ni memorigu iliajn meritojn por nia federacio kaj

ĝenerale por la esperanta movado, al kiuj la dek unu gekolegoj donis siajn plej bonajn fortojn. Ili ripozu en paco!
Pri la bonega kongreso mi jam menciis kelkajn detalojn. Kvankam la ekskursoj ne estis sunriĉaj, mi povas diri, ke la L.K.K. aranĝis ĉion tiel belege ke la ceteraj programeroj allogis ĉiujn partoprenintojn. Ankaŭ la kunsidoj estis bone vizitataj same kiel la fakprelego. La tuttaga ekskurso al Llandudno allogis multajn kongresintojn al la sunplena „norda Neaplo", kie la esperantistoj en grupoj manifestis sian ĉeeston. Al ĉiuj L.K.K.-anoj en Stoke-on-Trent kaj ĉirkaŭaĵo mi do esprimas mian sinceran dankon pro la giganta laboro farita.

La membronombro

Kiel jam skribite la membronombro atingis 2500. Mi nun donas por vi la komparojn: Fine de la jaro 1962 la nombro estis 2457 kaj fine de 1963 ĝi estis 2502. Ni do „gajnis" 45 membrojn. La membronombroj de la diversaj sekcioj nun estas:

Aŭstralio	13	(15)
Aŭstrio	236	(224)
Belgio	35	(37)
Britio	60	(48)
Bulgario	100	(100)
Danlando	100	(100)
Finnlando	50	(50)
Francio	303	(304)
Germanio	628	(626)
Hispanio	175	(159)
Hungario	104	(104)
Italio	103	(98)
Jugoslavio	99	(96)
Nederlando	128	(130)
Norvegio	56	(56)
Pollando	25	(25)
Svedio	158	(158)
Svisio	~~158~~ 106	(~~158~~)
Izolaj membroj	22	(21)

Parenteze estas menciitaj la nombroj de la antaŭa jaro. La nombro de sekcioj restis la sama. El tiu ĉi resumo vi povas vidi, ke la aŭstria, la brita kaj la hispana sekcioj bone kreskis. Ankaŭ la itala sekcio progresis. La aliaj sekcioj restis la samaj aŭ preskaŭ la samaj laŭ membronombroj.

La rilatoj kaj administracio

En la pasinta jaro nia prezidanto vizitis kelkajn sekciojn. I.a. li estis en Hungario, ĉe la inaŭguro de esperanta monumento en la groto de Aggtelek, kie ni fervojistoj, ĝuis la koncerton dum la 14-a kongreso. Ankaŭ la DEFA-festkunvenon, la GEFA-jarkunvenon nia prezidanto ĉeestis. Plue mi, kiel reprezentanto, ĉeestis la kunvenon de la franca sekcio en Parizo.
La rilato kun la organizo FISAIC estas kiel ĉiam tre bona, same kiel kun la aliaj esperantaj organizoj.
En la pasinta jaro la sekretariejo ricevis 175 leterojn kaj aliajn poŝtaĵojn. La du sekretarioj forsendis 96 leterojn kaj poŝtkartojn.
Fine mi volas danki ĉiujn amikojn, kiuj dum la antaŭa jaro kun granda entuziasmo kunlaboris kun nia estraro, kaj mi esperas, ke en la estonto tiu ĉi kunlaboro, tiu ĉi entuziasmo kaj amo por la esperanta movado restos la sama aŭ pligrandiĝos, speciale en ĉi tiu jaro, en kiu la nova registarsistemo por la unua fojo devos funkcii. Ankoraŭ instigo al ĉiuj: **varbu novajn adeptojn.**
Ĝis la revido en Bruselo!

La sekretario, Johano P.

JARRAPORTO DE LA REDAKTORO

Dum la jaro 1963 aperis kvin numeroj de nia organo „La Internacia Fervojisto" el kiuj mi redaktis tri. Inter tiuj estis duobla numero, konsistanta el 20 paĝoj. Entute LIF havis dum tiu ĉi jaro 68 paĝojn. Dankinde estas, ke mi ricevis artikolojn el Ĉeĥoslovakujo, Germanujo, Finnlando kaj Svedujo. El tio la membraro povis legi, kio okazis en diversaj landoj ĉe la fervojoj. Plej ofte estis tradukoj, sed ili estis sufiĉe interesaj. Mi bedaŭras, ke mi ĝis nun ne povis aperigi artikolon de amiko el Zwolle pri la feria-semajno en Leemkule pro manko de loko. La numero 3/4 iomete malfrue aperis pro manko de iu kongresraporto. De post n-ro 5 ni havas novan presiston, kaj mi esperas, ke ne plu estos plendoj pro la enpakado de nia organo. Se ankoraŭ ekzistas tiu rilate plendoj, bonvolu anonci tion al mi, por ke mi priparolu tion kun la presisto.
Mi estontece ĉiam alterne intencas eldoni 16 paĝan kaj 8 paĝan LIF, ĉar laŭ la presisto 16 paĝa revuo ne kostas pli ol la presado de 12-paĝa revuo (ĉe ĉi kvanto de paĝoj estas sciinde granda perdo de papero).

D. Burgler, redaktoro.

RAPORTO DE LA KASISTO PRI LA JARO 1963a

Enspezoj

Landaj kotizoj	ƒ 3550,—	
Abonantoj	„ 27,—	
Adoptitaj anoj	„ 16,50	
Subtenantoj	„ 81,—	
		ƒ 3674,50
Donacoj		„ 130,51
Gramofondiskoj		„ 22,—
Rentumo 1962a		„ 118,58
Malnova kapitalo	ƒ 4407,03	
Nova kapitalo	„ 3552,41	
Deficito 1963a		„ 854,62
		ƒ 4800,21

Elspezoj

Preskostoj L.I.F.	ƒ 3887,23
Afrankkostoj L.I.F.	„ 278,88
Afrankkostoj eksterlande	„ 48,04
Estrarkunvenoj	„ 22,50
Bankkostoj	„ 2,12
Kotizo UEA/SAT	„ 30,—
Vojaĝkostoj	„ 216,60
Sonbendoj	„ 59,77
Statutrevizionkomisiono	„ 19,16
Diversaĵoj	„ 21,83
Reprezentkostoj	„ 214,08
	ƒ 4800,21

BILANCO DE I.F.E.F. JE LA 31a DE DECEMBRO 1963a

Kapitalo ja la 1a de januaro 1963	ƒ 4407,03	
Deficito	„ 854,62	
Bankkonto: 30.36281 Ned. Handelmij		ƒ 398,52
Spaarbank Stad Amsterdam		„ 3153,89
Pagendaj kotizoj:		
a. sekcioj	ƒ 311,—	
b. adoptitaj anoj	„ 40,45	
c. izolaj membroj	„ 33,50	
		„ 385,—
Skribmaŝinoj		„ 1,—
Glumarkoj		„ 28,37
Gramofondiskoj, kaj aliaj havaĵoj		„ 85,—
		ƒ 4051,78

BUDĜETO PRI LA JARO 1964a

Enspezoj

Kasenhavo	ƒ 3552,41
Kotizoj de la sekcioj	„ 3750,—
Donacoj	„ 100,—
Vendotaj glumarkoj	„ 10,—
Abonantoj/Subtenantoj	„ 80,—
Izolaj membroj	„ 22,—
Pagendaj kotizoj	„ 385,—
Rentumo 1963a	„ 98,—
Deficito	„ 265,—
	ƒ 8262,41

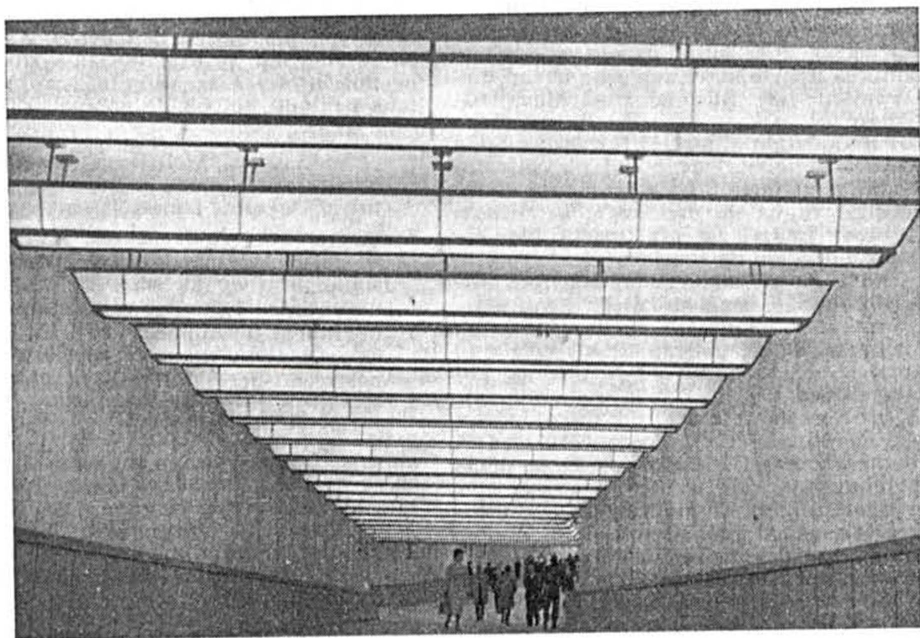
Elspezoj

Preskostoj L.I.F.	ƒ 4000,—
Afrankkostoj L.I.F.	„ 290,—
Administraciaj kostoj	„ 120,—
Estrarkunvenoj	„ 20,—
Kotizo UEA/SAT	„ 30,—
Diversaĵoj	„ 250,—
Kapitalo	„ 3552,41
	ƒ 8262,41

La kasisto, E. R. Oosterwijk

La Brusela centra stacio akceptejo por geprincoj: nia kongresejo

La Brusela Centra stacio, belega konstrukomplekso, kiu ĉiam estas elektita por la akceptado de en- kaj eksterlandaj geprincoj kaj ŝtatestroj, en majo proksima, iĝos la kongresejo de nia 16a IFEF-kongreso.
Kontraŭe al la imago de multaj eksterlandanoj, ĉi tie „centra stacio" estas ne egala al „ĉefa stacio" sed priskribas nur ĝian situon en la urbcentro.
Konstruita inter la du aliaj fervojpalacoj Bruselo Norda kaj Bruselo Suda la Brusela Centra stacio vere troviĝas en la koro de la belga ĉefurbo, eĉ ne kvin minutojn de la fama granda placo de Bruselo.
La stacio mem konsistas el tri etaĝoj; la surteretaĝo, la inter-etaĝo, kaj la subteretaĝo.
En la surtera etaĝo troviĝas la biletgiĉetejo, la poŝt- kaj telegrafoficejo, la bufedo, la deponejo, la monŝanĝejo.
El de ĉi tiu etaĝo oni atingas la restoracion, la teĉambron, kaj la ĝeneralan turisman servon.
En la interetaĝo troviĝas la du elirejoj „Kantersteen" kaj „Centro". Ĉiuj rul- kaj fiksŝtuparoj per kiuj oni supreniras el de la kajoj, alvenas en ĉi tiu nivelo.
Ĉi tie troviĝas ankaŭ la ŝuriparejo, la vestaĵpurigejo, la apoteko, la stacibibliotekoj, la bufedetoj, la banejo, la reĝa salono kaj la telefonĉeloj.
Ankaŭ niaj kongressalonoj troviĝos ĉi tie en la grandaj ekspoziciejoj.
En la subteraj etaĝoj troviĝas la tri staciaj peronoj por la ses paralelaj relvojoj kiuj kunligas la nordan kaj la sudan staciojn. De la sepa peroneto forveturas, preskaŭ ĉiududekminute, specialaj trajnetoj por la Belga nacia flughaveno.
Pro la ĥaosa vojtrafiko ĉirkaŭ la centra stacio, la piedirantoj eniras la stacion per subteraj koridoroj 5—8 m larĝaj. Ilia longeco estas 340 metroj.
Oni eniras la koridorojn per sep ŝtuparoj kaj kvar rulŝtuparoj. Ĉiu ŝtuparo havas kapaciton po 8000 personoj hore.
La Brusela Centra stacio sukcese akceptos vin.



Historia skizo pri la nord-sudligilo Brusela

Antaŭe, kaj ĝis la 5a de oktobro 1952, dato je kiu la „Ligilo" estis inaŭgurita, la vojaĝantoj alvenintaj en la diversaj bruselaj fervojaj stacioj, entute 51, plej-ofte devis iri, piede aŭ per urba transporto tra la urbocentro.
Tiu situacio, en la nuna transportĥaoso, devis esti solvata alimaniere.
Jam antaŭ 50 jaroj estis planata racia ligilo inter la diversaj fervojaj stacioj. Ankaŭ por Bruselo validis la proverbo „Mizero plej ekstrema, savo plej proksima."
La planaro elkreskis ĝis grandega unika realizaĵo. Bedaŭrinde la militjaroj 1940/45 bremsis la laborojn. Post la forpaso de tiu nigra periodo oni reprenis la laborojn kun fervoro, klereco, kaj urĝeco kaj la tuto finiĝis en 1952.
4 km longa nova arterio, la „ligilo" naskiĝis. 3 km 200 m situas tiu ĉi nova fervojstrio sub la urbkerno. Ses paralelaj trakoj ligas la stacidomojn Norda kaj Suda. 900 trajnoj traveturas ĉiutage ĉi tiun fervojtunelegon.
La urbestraro kaptis la okazon forigi la kvartalaĉojn el la urbcentro. Larĝa avenuo konstruiĝis sur la tunelego. Laŭlonge de ĝi rapide kreskis majstraj, modernstilaj konstruaĵoj en kiuj estis loĝigataj gravaj ŝtataj kaj privataj servoj kiel i.a. la ŝtata banko, la nacia biblioteko, la ĉefpoŝto kaj la nacia aersocieto.
La ĉefkatedralo St. Michaelo, valorplena antikva artjuvelo, ricevis tute novan ĉirkaŭaĵon, per kiu ĝi rimarkiĝas laŭvalore.
La malnoviĝintaj stacioj Norda kaj Suda estis anstataŭataj de novaj pli celtrafaj fervojaj instalaĵoj. La nova centra stacio situiĝis tuj ĉe la urbcentro, la brusela „granda placo", la ĉefa turista, plej alloga vidindaĵo de Bruselo.
Krome, du pli malgrandaj fervojaj haltejoj, Bruselo Kapela kaj Bruselo Kongresa estis aldonataj al la tuto, en perspektivo de pli rapida evakuado el la urbo ĉe la fermo de la oficejoj kaj magazenoj.
El de Bruselo Centra, de trako Ia, ĉiu dudekminute, dizeltrajneto veturigas la vojaĝantojn en 15 minutoj al la nacia flughaveno.
Per rulŝtuparo, el de la aersocieta konstruaĵo, oni atingas tiun trakon. Krome ĝi estas atingebla de ĉiu loko de la centra stacio mem. Belgio estas la sola lando kiu permesas tian rapidan kontakton kun sia flughaveno.

Kiaj estas la avantaĝoj de la Nordsudligilo?

En la stacioj Norda kaj Suda, kiuj antaŭe estis finstacioj, finiĝis grandparte la manovrado por la liberigo de la lokomotivoj. La vojaĝantoj ne plu devas treni siajn pakaĵojn tra la tuta urbo. La urbo mem, kie la ĉiutaga transporto iĝas pli kaj pli intensa, liberiĝis de granda parto de sia trafiko.
Pri la tempogajno kiun la Nordsudligilo signifas por la belga ekonomio ni nur diru ke ankaŭ por la belgoj la angla proverbo: „Tempo estas mono" havas sian valoron.

Se vi intencas viziti nin .....

Ŝajnas tute logike, kiam oni intencas viziti amikon aŭ familianon, informi lin ĝustatempe kaj ŝajnas al ni tute necese agadi tiel, kiam oni volas ricevi taŭgan akcepton de iu sekcio de IFEF, okaze de vizito eksterlande.
Tamen, ni ĵus spertis bedaŭrindan miskomprenon, kiu pruvas, ke ankoraŭ nun forgesas tiun regulon gekolegoj.
Ni rediras do: Se vi intencas viziti nin, ne sufiĉas telefoni kelkajn horojn antaŭe por peti helpon de ni, ĉar vi devas scii, ke:

1. Granda urbo, kiel Parizo havas pli ol unu stacidomon kaj ĉiuhore alvenas pli ol unu trajno el ĉiu regiono;
2. la membroj de la sekcio, kiuj loĝas en Parizo aŭ ĉirkaŭaĵo estas malproksimaj unu de la alia kaj kelkfoje malfacile atingeblaj, eĉ per telefono;
3. la francaj fervojistoj, kiel la aliaj, ne povas esti tuj liberaj kaj devas peti permeson de siaj servoj.

Do, se vi postulas la helpon, kiun ni deziras, ĉiam alporti, bonvolu informi nin almenaŭ kelkajn tagojn antaŭe kaj mencii la necesajn precizojn (tagon kaj horon de via alveno).
Se vi petas ĝentilecon, estu vi mem ĝentila. Se ne, vi ne povos plendi poste....

La Franca Sekcio de IFEF

Postkongreso en Amsterdam

La unuajn aliĝilojn ni ricevis kaj ni estas ĝojaj pri tia frutempa anoncado, ĉar pro la ĉiujara pliampleksa vizitado de eksterlandaj turistoj al nia lando dum la pentekostaj tagoj, ni devas jam tre frue aranĝi niajn aferojn pri niaj ekskursoj kaj la tranoktado. Eble ni eĉ devos limigi la nombron de la partoprenontoj, se la diversaj instancoj ne estas pretaj rezervi por ni pli grandan nombron da lokoj. Tial ni denove petas urĝe: **anoncu vin kiel eble plej frue!**
Vi per tio estas certa pri via partoprenado kaj vi ege plifaciligas nian laboron.
Intertempe nia Postkongresa Komitato daŭrigis sian laboron por havigi al vi kelkajn belajn kaj interesajn tagojn en nia lando. Ni serĉas en niaj ekskursoj tiun vojon, kiu oferas al vi el niaj plej belaj multaspektaj pejzaĝoj en nia lando.
Je la dua pentekosta tago, dum nia granda tuttaga ekskurso, ni enpartigos la tagon tiel, ke vi havos en la Subĉiela Muzeo sufiĉe da tempo por rigardi ĉiujn interesajn farmbienojn, muelejojn, laborejojn, k.t.p. kiuj plaĉas al vi.
Ni limigos la seninterrompan daŭron de la aŭtobusveturoj.
Ni decidis prepari por la partoprenontoj modestan paketon enhavanta kelkajn belajn faldfoliojn kaj kongreslibreton kun sciindaĵoj pri Nederlando kaj speciale pri Amsterdam.
Krome ni priparolis eblecojn por la tria pentekosta tago, do fakte post la postkongresa aranĝo (mardo, la 19-a de majo). Ni estas pretaj organizi por tiuj partoprenontoj, kiuj ankaŭ dum tiu tago restos en Amsterdam, ekzemple en la mateno ŝiprondveturadon tra la urbaj kanaletoj kaj la haveno kaj posttagmeze viziton al iu granda fabriko aŭ entrepreno. La kostoj estos nur tre malaltaj.
Al tiuj, kiuj jam antaŭe decidas pasigi tiun tagon en Amsterdam, ni petas sciigi



tion al ni sur la dorsflanko de la aliĝilo. Kompreneble vi restas tute libera pri ĉi afero.
Fine mi ripetas mian peton: anoncu vin kiel eble plej frue, por ke ni povu ĝustatempe fari la bezonatajn interkonsentojn ke vi havu senzorgajn, agrablajn tagojn en nia lando. P.K.K.

(Adreso de la sekretario:
Von Liebigweg 7, Amsterdam-Oost)

KORESPONDI DEZIRAS

S-ro Aleksandro Harsányi, 55-jara fervojisto, deziras korespondi pri ĉiu temo: fervojistaj aferoj, flor-kulturado, pri filatelio, ktp. Volonte afrankos la leterojn filatele. Lia adreso estas: *Mátészalka,* Sallai Imre u.5. Hungario.

Fervojista Fakgrupo en Kecskemét, Alsó p.u. Hungario, deziras kolektive korespondi kun aliaj fervojistaj grupoj, interŝanĝas diversajn esperantaĵojn, gazetojn, ĵurnalojn. Temo: kiel oni povus enkonduki esperanton en fervojajn mediojn.

Internaciaj kunvenoj 1964

9-15.5. Bruselo: 16-a IFEF-kongreso.
16-18.5. Parizo: Nacia Kongreso de Francujo.
11-14.7. Heliomonde: Intern. Nat. Org. Esperantista.
23-29.7. Valencia: IKUE-kongreso.
25-31.7. Narbonne: SAT-kongreso.
25.7.-1.8. Lunteren: KELI-kongreso.
1- 8.8. Hago: UEA-kongreso.
8-15.8. Amsterdam: TEJO-kongreso.

La ekspreson regis la ministro

(Artikolo en Rudé Právo, n-ro 245/63, trad. -eto)

Ĉeĥoslovakaj elektraj lokomotivoj sur la plej rapida fervojlinio de USSR — ĝis 160 km hore —. La atenton ekokupas lokomotivoj por alternkurento.

Moskva, Leningrad-stacidomo....
La lastaj trakforkoj ektamburis, en kurego disiĝis la randstratoj de la ĉefurbo, la telegrafstangoj kunfandiĝis en unusolan barilon. La montrilo de la rapidecindikilo (takimetro) saltas de unu streko al la alia. La ekspreso, konsistanta el naŭ vagonoj rapidegas laŭ la ŝtalserpenta linio kvazaŭ sago.
Grupo da homoj en la kondukistejo de la lokomotivo senvorte sekvas la takimetron: 100, 110, 120.... La trajno enveturas senkurban liniparton: 130...., 140...., 150...., 160! La kondukisto kvazaŭ kunkreskus kun sia direktpupitro. Li vivas en tiu ĉi momento nur per la ritmo, kiun indikas lia maŝino per ĝia rapideco. Li veturadis sur tiu ĉi linio antaŭ 30 jaroj. Sed ĝis hodiaŭ li konas ĉi tie ĉiun kurbiĝon, vilaĝon, stacion, ponton — kvazaŭ la proprajn ŝuojn.
Antaŭ 30 jaroj!? En la vivo de la lando skribiĝis tiam la unuaj kvinjarplanoj kaj en lia personlisto tiam estis skribite: kondukisthelpanto. En tiuj tempoj la trajnoj ne devigis sin al rapideco ĉi tie. 40, 50, 60 km! Hodiaŭ eĉ la vartrajnoj veturas pli rapide ĉi tie. Kun la tempomezuro, per kiu potenciĝis la lando, pligrandiĝis ankaŭ la tempomezuro de la trafiko.
Leningrad, Moskva-stacidomo....
La ekspreso malrapidiĝas kaj mole enflosas en sian trakhavenon. La veturo, pliverdire flugo, estas finiĝanta. La pordo de la lokomotivo malfermiĝas kaj la iama kondukisthelpanto ridetante elŝtupas sur la peronon. Tenante tempmezurajn horloĝojn en la manoj oni bonvenigas lin.
— Ni bondeziras, kamarado ministro!
— Ni bondeziras, okaze de la rekordo — 5 h 55 min.!
La laŭdo pri ĉeĥa laboraĵo.
Ankoraŭ antaŭ 10 jaroj inter Moskva kaj Leningrad en la distanco de 650 km la rapidtrajnoj malrapidis tutajn 14 horojn. Hodiaŭ sufiĉas al ili 7—8 horoj. Kaj ambaŭ ekspresoj, kiuj jam dum kelkaj semajnoj alternveturas inter ambaŭ plej grandaj urboj de USSR, eluzas ankoraŭ malpli da tempo. Eĉ la rekordo, kiun sur la linio el Moskvo kreis la trafikministro de USSR k-do B. P. Beŝčev okaze de la solena veturo, ne estis la lasta vorto de la fervoja tekniko. Returnvoje el Leningrad al la ĉefurbo ĝi estas ĉiutage superata per konsiderinda vico da minutoj — dank' al la pli perfekta ekipo de la linio: La ekspreso alveturas al Moskva post 5 h 27 min (inkluzive unusolan halton de 10 minutoj)! Ĝi atingas do meznombre rapidecon de 120 km po horo kaj en kelkaj linipartoj ĝi rapidegas eĉ per centsesdeko!
Tiamaniere kreiĝis la plej rapida trajno de USSR, unu el la 3 plej rapidaj ekspresoj sur monde. Kaj apenaŭ iu scias, ke la herooj de tiu ĉi soveta ekspreslinio estas ĉeĥoslovakaj elektraj lokomotivoj, konstruitaj en la uzinoj de I. V. Lenin en Plzen. Ili laŭdigas tiamaniere ĉi tie, same kiel sur pluraj aliaj elektrigitaj linioj de USSR la „bonan nomon" de ĈSSR.
La lokomotivoj ČS 1, ČS 2 kaj ČS 3, kiujn USSR aĉetas en ĈSSR surbaze de longdaŭra komerca kontrakto, eminentiĝas sur la linioj sovetaj unuavice per grandaj rapidecoj. Ne mirinde, ke la sovetaj gazetoj nomas la plej rapidan ekspreson, kiun trenas ĉeĥoslovakaj lokomotivoj: „kosma trajno".
Pri la fidindeco kaj altgrada laborkapablo de ĉeĥoslovakaj lokomotivoj povas doni la plej bonan ateston ĉiuj detale informitaj sovetaj fakuloj — de la kondukistoj ĝis la fakministro. „Ili meritas la plej favoran kritikon", diris la vicministro P. Muratov dum preskonferenco al sovetaj kaj eksterlandaj ĵurnalistoj.
Nevidata ritmo.
Pli ol centkilometran rapidecon atingas trajnoj tamen ne nur inter Moskva kaj Leningrad, sed ankaŭ sur linioj pluaj: Moskva — Brest, Moskva—Irkutsk, Moskva — Simferopol, Moskva — Kavkaz, k. sim. La horaroj de tiuj ĉi linioj spertis en la lastaj jaroj konsiderindajn aranĝojn. La vojaĝantoj atingis pluan ŝparon de multaj horoj.
Tio tamen estas nur komenco. Kaj nur eta parto de grandegaj ŝanĝoj, kiuj ekestis ĉe la sovetaj fervojoj en la jaroj post la XX-a kongreso de la partio, post la akra kritiko, kiu trafis tiam la konservemulojn, bremsantajn la evoluon de nova fervojo tekniko. Dank' al la vastega pro-

gramo de fundaj teknikaj konstruaĵoj kaj laŭ merito de la ĝenerala plano pri elektrigo de fervojoj, la sovetaj fervojoj sentime paŝis progresdirekten. La alfluo de konsiderindaj investoj kaj de nova tekniko obligis al la sovetaj fervojistoj egale sekvi la ĉiam kreskantajn bezonojn de la soveta ekonomio.
Per rapida ritmo — surmonde ĝis nun nevidita — progresas unuavice la elektrigado. Ĉiujare ĝia konto kreskas ĉirkaŭ 2000 km. La linio Moskva-Bajkal (5000 km) kaj Leningrad — Moskva — Tbilisi — Leninakan (3500 km) estas la unuaj inter la plej longaj elektrigitaj linioj de la tuta mondo.
La elektra trakcio estas instalita en USSR jam sur 18000 km, t.e. je 14% el la tuta longo de la sovetaj fervojoj (kaj 46%, kune kun la motorigitaj linioj).
La elektrigo alportis ĉiuflankan utilecon. Ĉe la trafikministerio oni elkalkulis, ke ekzemple sur la linio Moskva — Bajkal oni ŝparas nun ĉiujare 20 milionojn da tunoj de karbo, la pasaĝeroj mallongigis sian vojaĝon je 30 horoj kaj vartrajnoj pasas tiun ĉi distancon je 3 tagoj pli rapide. La elspezoj por la elektrigo de tiel longa linisektoro estis jam redonitaj al la ŝtata ekonomio. La praktiko montris, ke en USSR la investoj por elektrigo de la fervojaro estas profitdonaj jam post 2—3 jaroj.
Sukcesplenaj esplorprovoj de ĉeĥoslovaka pratipo:
Dum la elektrigado de la soveta fervojaro la plej ekonomia eluzo-sistemo de perelektra pelado de lokomotivoj por alternkurentoj je tensio de 25 kilovoltoj ricevas nun decidan rolon. Fine de tiu ĉi jaro ili priveturos jam liniojn de 4500 km. Estonte la elektrigo de sovetaj fervojoj estos sekvanta principe nur tiun ĉi progresigan direkton kaj plue per ankoraŭ pli granda ritmo ol ĝis nun. Dum relative mallonga tempo la soveta industrio kapablis organizi perserian fabrikadon de lokomotivoj por alternkurento kun laborkapablo de 90kW.
Sur la sovetaj linioj estis esplorita sukcesplene ankaŭ unu pratipo de ĉeĥoslovaka lokomotivo por alternkurento kun siliciaj duonkondukiloj, konstruita en Plzen. La sovetaj fervojistoj montris por tiu ĉi novaĵo grandan interesiĝon. Laŭ la menciita ĝenerala plano, kiu supozas elektrigon de entute 45000 km de fervojlinioj ĝis la jaro 1970, oni serioze kalkulas kun tiuj ĉi novaj lokomotivoj el Plzen.
Sur la sovetaj trakoj nun pasas obstina batalo pro ritmo kaj tempo. La sovetaj fervojistoj estas konvinkitaj, ke jam en la proksima estonteco la plej granda nombro de vartrajnoj veturos per rapideco de 80 ĝis 100 km kaj la maksimumo de rapidtrajnoj ĝis 120—140 km. Kaj ministro Beŝčev opinias, ke por la ekspresoj Moskva—Leningrad estos atingebla rapideco de 200 km.

Alvoko al la korespondemuloj

Dum la 15-a Kongreso en Stoke-on-Trent, la estraro de la IFEF-Junulara Grupo petis la francan sekcion organizi korespondan servon inter junaj gefervojistoj.
Tial, la franca Junularo hodiaŭ petas la korespondemulojn sin turni rekte al:

FRANCA FERVOJISTA ESPERANTO ASOCIO
Junulara koresponda servo
11, rue de Milan - PARIS (9e) Francio.

Interesato bonvolu sendi leteron kun 2 internaciaj respondkuponoj (1) kaj respondi la jenajn demandojn (preslitere aŭ skribmaŝine):
— nomo kaj antaŭnomo de la petinto;
— ofico ĉe la fervojo — sekso kaj aĝo;
— plena adreso (bonvolu substreki la nomon);
kaj pri la dezirata korespondanto(ino):
— en kiu(j) lando(j) eŭropa(j), laŭ ordo de prefero;
— eventuale aldoni sekson, aĝon, kaj se necese specialajn dezirojn.

Tiuj, kiuj loĝas en Francio, kompreneble, sendos 2 poŝtmarkojn 25-centimajn anstataŭ la 2 internaciaj respondkuponoj.
La tuta ĉi supra anonco estas represenda en ĉiuj naciaj revuoj kaj bultenoj de IFEF — Antaŭan dankon!
Ni provos kontentigi ĉiujn!

La respondeculoj,
G. VILLENEUVE - A. ROULET

---

(1) Du respondkuponoj estas necesaj: la unua por respondi al la petinto, kaj la dua por la funkciado de la servo.
Tamen estas esceptoj — Ekzemple: kursgvidanto aŭ alia, kiu sendos plenan liston kun la bezonataj informoj, kunmetos kun sia listo nur po 2 respondkuponoj por 5 korespondpetoj.

La elektrigo de kelkaj eŭropaj fervoj-retoj

Aŭstrio — Dum majo 1963 ekfunkciiĝis la elektra trakcio de la linio Mürzzuschlag—Knittelfeld (91 km). Tiamaniere finiĝis la elektrigo de la granda nord-sud-linio, kiu kunligas Vienon per 400 km linio kun la apud la itala landlimo situanta Tarvis. La longeco de la linioj kiuj staras sub monofaza kurento, 15.000 voltoj 16 2/3 periodoj, sumiĝas nun je pli ol 2000 km, kio reprezentas pli ol trionon de la tuta reto. Pli ol 70% el la kuntara tunkilometraĵo efektiviĝas per tiu elektra trakcio.

Belgio — Post la elektrigo de la parto Mons-Feignies de la linio Bruselo-Mons-Parizo (la nova trakcimaniero ekfunkciiĝis la 9-an de septembro 1963) la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) posedas nun je 22% elektrigatan reton de proksimume 1500 km longeco.

Britio — La britaj fervojoj elektrigis, en la kadro de kvinjara plano, liniojn de 338 km. La elektrigo entenas, laŭ la regionoj, diversajn kurentsistemojn. Por la estonteco la plej signifan eventon reprezentas la ekfunkciigo de la elektra linio Crewe-Liverpool (57 km) en „Midland Region" en la jaro 1962 (monofaza kurento de 25.000 V); per kiu finiĝis la dua etapo de la elektrigprogramo Birmingham-Crewe-Liverpool-Manchester.
Plia, komence de 1963 inaŭgurita parto Crewe-Stafford (40 km) alproksimigas la elektrigon al Londono. Ĉar la fervoja reto en la regiono de Crewe estas tre kompleksa kaj enhavas gravajn staciojn, la etapo Crewe-Liverpool postulis la elektrigon de 275 km reloj.

Finnlando — La finna parlamento prenis nur en junio 1963 la decidon, ke komenciĝu en 1963 la elektrigo de la reto de la finnaj ŝtatfervojoj. Planita estas la elektrigo de la linioj de Helsinki al Tampere, Seinäjoki, Pieksämäki, Kotha, Hamina, Vianikkala kaj Imatra. La plano koncernas liniojn en longeco de 1700 km, kiuj estu elektrigotaj en tempo de dek jaroj.

Francio — La longeco de la elektraj linioj de SNCF (Société Nationale des Chemin de fer Français) sumiĝis fine de la lasta jaro je 7660 km. Dum junio ekfunkciiĝis la elektra trakcio de la linioj Busigny-Somain kaj Valencienne. Per tio la elektrigo Creil-Aulnoy ricevis kompletigon kaj kreiĝis dua elektra vojo por la karbotrajnoj inter la nordo kaj Parizo. La lasta programo, kvarjara plano kiu finiĝos en decembro 1965, antaŭvidas la sekvantajn plej gravajn partojn: Le Mans-Rennes (163 km), Marseille-Ventimiglia (252 km), Paris-Le Havre (228 km), Reims-Mézières (85 km), Dijon-Neufchâteau (149 km), Saint Etienne-Firminy (15 km) kaj Longwy-Villerupt (17 km).

Germanio okcidenta — La 1-an de junio 1963 la Germana Federacia Fervojo (DB) estis je totala longeco de 4875 km elektrigata, tio signifas 16%. La laboraj tiamaniere progresas, ke oni kalkulas trapasi en la daŭro de tiu jaro la 5000 km limon.

Hispanio — La 12-an de septembro 1962 ekfunkciiĝis la elektra trakcio per 3000 V kontinua kurento por la parto Ponferrada-Monforte (110 km) kaj la linio Palencia-La Coruna. La reto de RENFE estas per tio je totala longeco de 2674 km, aŭ 19% elektrigata.

Norvegio — La norvega fervojreto estis elektrigata, fine de 1962, en longeco de 1872 km aŭ 42%. En la kuranta jaro prepariĝis la unuaj laboroj por elektrigo de la Dovre-linio, en la parto Hamar-Trondheim.

Svedio — En novembro 1962 enkondukiĝis la elektra trakcio de la linio Stokholmo-Nynäshamn (56 km). Tiu linio servas al la trafiko inter Stokholmo kaj la insulo Gotland. Sekve la svedaj ŝtatfervojoj (SJ) uzas por 93% de ilia trafiko la elektran servon.

Svisio — La elektrigo de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SBB) finiĝis en la jaro 1960 (2918 km). trad. kg

Nederlando — En oktobro 1908 komenciĝis la elektrigado de la fervojoj per la linio Den Haag-Rotterdam. Antaŭ la dua mondmilito jam granda parto de la reto estis elektrigita; en 1958-a jaro oni finis la elektrigadon.
La tuta longeco de la reto estas 3251 km el kiu estas elektrigita 1624 km, do preskaŭ 50%. Aldono de D. Burgler.

La fervojistaj alkoholkontraŭuloj diskutas la lingvan problemon

La Internacia Fervojista Alkoholkontraŭula asocio (IEAV) estas, apud ni esperantistoj, unu el la malmultaj fervojistaj organizaĵoj, kiu ĉiujare aranĝas int. kongreson kun impona nombro da partoprenantoj. Konvinkita, ke la uzado de la internacia lingvo nur povos helpi por diskuti la traktaĵojn kiel por krei amikan atmosferon, nia germana GEFA okaze de la IEAV-kongreso 1960 disdonis informilon pri Esperanto. Same agis la svisa societo 1961, la nederlanda 1962 kaj la dana en 1963. Eble dank' al tiuj instigoj, la rondo de la skandinaviaj landaj grupoj antaŭ 2 jaroj akceptis rezolucion, en kiu la membraro estis invitata lerni Esperanton.
Kolego kaj samideano Matti Voltti, prezidanto de la finna sekcio de IEAV vidis la momenton taŭga por direkti al la estraro la peton studi la lingvan demandon kaj se eble deklari Esperanton kongreslingvo. La internacia estraro, konsistanta el svisoj, germano kaj nederlandano, ŝajne sen plia informiĝo taksis sin kompetenta prijuĝi tiun demandon kaj negative decidis. Kol. Matti Voltti ne kontentis pri tiu rezulto kaj atingis, ke la estraro ree dum la kongreso en Danlando pritraktus tiun demandon. Du estraranoj ĉefe malfavoris akcepton de Esperanto kaj argumentis, ke ĉiam la germana lingvo estis intertraktlingvo kaj ke neniu alia internacia organizaĵo uzas Esperanton. Prezidanto Baer prezentis la negativan vidpunkton de la estraro al la kongreso. Li tamen ligis al tio la rekomendon, ke la **membroj** lernu Esperanton, por krei pli bonan personan kontakton inter la diverslandaj grupoj. La kongreso aprobis tiujn vidpunktojn.
Laŭ la lasta „Informilo de IEAV" la kongresa rezulto ne estas rigardata kiel firma. Per bonaj argumentoj kol. Matti Voltti petas la membraron pli funde studi la problemon kaj la sekretario de IEAV invitas la anojn diskuti tiun demandon. La organo de la junmembroj de IEAV enhavas bonegan artikolon de sveda kolego, ne-esperantisto. Li demandas sin kaj la legantojn kial ili kune ne lernas la int. lingvon kaj nur diras „oni devus....". Li konsilas, ke Esperanto fariĝu almenaŭ la lingvo de la feriosemajnoj de la junmembroj. Pli volonte li ja vidus, ke Esperanto estu la lingvo de la tuta IEAV, sed li ne povas imagi, ke la maljunuloj sin lasos tiom baldaŭ konvinki por tia solvo. Li mencias, ke la estraro insistas, ke ĝia lingvo estas la germana, sed aliflanke ĝi bone konscias, ke la estraranoj nur kun tre malmultaj membroj vere povas interkompreniĝi.
La diskutado laŭŝajne ne finiĝos, ĝis kiam la estraro de IEAV prenos favoran decidon por la int. lingvo. Niaj finna kaj sveda kolegoj estas gratulindaj por siaj bonegaj kontribuoj kaj ili meritas nian dankon kaj plenan subtenon. La sekretario de IEAV invitis la membraron skribi sian opinion, do, IFEF-anoj diskutu kun kolegoj de la alkoholkontraŭula asocio la lingvan demandon, instigu ilin ke ili skribu al sia organizaĵo. Niaj landaj organizaĵoj kontaktu kun la landaj grupoj de IEAV, invitu ilin al niaj naciaj aŭ internaciaj kongresoj. Ne forgesu diri al la IEAV-anoj, ke ni ne petas ion de ili, sed ke ni povas doni al ili multon: la eblecon interkompreniĝi. Ni atendas vian seriozan, celkonscian kunagadon por tiu tasko. OW.

Internacia naturista organizo esperantista

I-a komuniko provizora programo:

1) Ĝenerala kunveno de INOE kaj partopreno en la Internacia Kongreso de INF/FNI en Heliomonde, St. Chéron 40 km. de Parizo) de la 11-a ĝis la 14-a de julio.

2) La ferioj de la Naturistoj-Esperantistoj: Unu semajno, de la 19-a ĝis la 26-a de julio, en unu el la plej belaj internaciaj restadejoj de Francio; sportkonkursoj, prelegoj, internacia kurso por komencantoj, distra vespero, libera tempo por babili, bani, k.t.p.

3) Se estas petantoj, komuna vizito de Parizo, de la 15a ĝis la 18a de julio.

Loĝeblecoj: Nepre garantiataj por tiuj, kiuj havas propran tendon. La aliaj bonvolu skribi al A. Bertin, 6 Rue des Champs-blancs, Verres (S-et-L), Francio.

La afero estos studata laŭ la nombro de petantoj.

Lokomotivestrino Nora

Artikolo el Svobodné Slovo, n-ro 234/1963, trad. -eto.

Surprize malgranda kaj nekolerema virino. Ĉi tie en la lokomotivejo estis pene por la homoj ekscii, kial ŝi ĉiam meditas. Ĝis iam iu enpenetris en ŝian loĝejon. Vizite, kompreneble. La loĝejo ne estis ordigita. Ŝi senkulpigis sin. „Nora, kiajn librojn vi havas sur la tablo? Sur la kovrilpaĝoj nur kaj nur lokomotivoj? Ĉu vi eble lernas pri motoroj?" „Jes vere, ĝuste mi lernas! Mi volas fariĝi lokomotivestrino. Tio plaĉegas al mi!'
Pasis jaro, du jaroj kaj Nora Janovitzová eksidis en motorvagonon kiel lokomotivestrino. Post unu jaro jam en rapidtrajnon kaj nun ŝi veturas jam la plej longajn liniojn en meza Bohemio. Dum tiu tempo ŝia libraro plinombriĝis je pluaj dekoj da volumoj. Kial ne? La preparado por studi altlernejon estas pli postulema. Ŝi devas scii multe pli. Feliĉe ankaŭ ŝia edzo estas lokomotivestro kaj ankaŭ li studas. Ili do helpas sin reciproke en tiu ĉi direkto.
Nora estis la unua lokomotivestrino en la lokomotivejo de Děčín. Komence la ceteraj samfakuloj ŝin iom mokis. „Baldaŭ tio tedos al ŝi. Kiu virino povus toleri tion?" Verŝajne ili opiniotuŝis la tranoktejojn, la malvarman manĝajon, la veteron. Sed Nora tamen volis veturi, kial ŝi nun cedu?
Iun tagon la radio vokis ĉefe fervojistojn al la reproduktiloj. Ankaŭ tiuj en Děčín aŭdis ĝin. Parolis Nora. Pri sia laboro, pri la veturado sur la feraj reloj. „Nu, ŝi parolas pri tiu ĉi laboro kvazaŭ pri iuspeca refreŝiĝo", ekmurmuris iu el la viroj. „Tion oni certe konceptskribis al ŝi", aldonis la plua.
„Ne babilaĉu, viruloj, Nora tre ŝatas sian maŝinon", defendis ŝin la unusola ĉeestanta virino.
Se vi vidus ŝin en ŝia motorvagono! Ĝi estas ŝia amiko. Tiel bone ili komprenas sin reciproke. Dum naŭ jaroj eĉ ne unu akcidenteto. Eĉ ne unu fojon difektitaj servodevoj. Akrosentaj okuloj kaj sekuraj manoj.
Kiam oni sidas apud ŝi kaj observas ŝian vizaĝon, oni eksentas iugradan fierecon. Sed ĉu vi povas riproĉi tion al ŝi? Ja, ĉu la homoj ne rajtas fieri pro siaj maŝinoj, pro siaj laboroj, pro siaj laborejoj kaj pro siaj entreprenoj? Certe ili povas. Nu, kaj Nora apartenas al tiu speco de homoj.
Ŝi persiste studas. Ĉar ŝi estas okupita, tio ne estas plezuro! Tiuj ombroj sub la nigraj okuloj estas la atestantoj. Sed se oni volas atingi iun celon, oni devas ankaŭ oferi ion. Nora havas sian celon: elektran lokomotivon. Kiom longe daŭros kaj ŝi sidiĝos en ĝin? Ĉu tio estos baldaŭ?....

IN MEMORIAM STEVAN STOJNIĈ

Fervojistan Esperanto-movadon forlasis ankoraŭ unu batalanto. En Beograd forpasis samideano Stevan Stojniĉ, konata Esperanto-veterano kaj honora membro de la Plenumkomitato de Jugoslavia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj. Li aktivis en la movado pli ol 50 jarojn kaj restis ĝia fidela batalanto ĝis la lasta spiro. En la akompano de samideano Stevan Stojniĉ ĝis lia lasta ripozejo partoprenis multaj esperantistoj: fervojistoj kaj aliaj. Sur la florkrono de JAFE flirtis la rubando kun surskribo: „Al nia neforgesota veterano".
Samideano Stojniĉ naskiĝis en la jaro 1887 (samtempe do kun Esperanto), kaj tre frue venis al fervojo kie li laboris ĉefe en Ĝenerala direkcio. De post malferno de Fervoja trafika lernejo en la jaro 1922 li estis regula profesoro por la „Fervoja trafiko" kaj en la jaro 1950 li eldonis en kunlaboro kun du kolegoj ampleksan lernolibron „Železnički saobracaj" (Fervoja trafiko), kiu estis agnoskita kiel oficiala lernolibro.
Forpasinta samideano kaj kolego Stojniĉ tre frue ekinteresiĝis ankaŭ pri Esperanto-movado kaj ĝia plivastiĝo inter fervojistaro. Jam en la jaro 1924 li estis prezidanto de Internacia Asocio de Fervojistoj Esperantistoj (IAFE) kaj redaktis ĝian organon „La Fervojisto" en kiu li aperigis plurajn artikolojn. Li kunlaboris krome ankaŭ en aliaj Esperantaj gazetoj: La Suda Stelo, Esperantisto ktp. Samideano Stojniĉ organizadis kaj gvidis multajn kursojn por fervojistoj kaj aliaj civitanoj; antaŭmilite li eldonis bonegan lernolibron de Esperanto en konata tiama edicio ABC.

Al siaj sennombraj gelernintoj, kolegoj kaj samideanoj li restos en la plej agrabla rememoro.

Esperanto-Presejo, Hardinxveld.